H. E. E.
6

<36621772170017 S

<36621772170017

Bayer. Staatsbibliothek

H. E. E.
6

Auswanderung.

Dritter

Rechenschaftsbericht

des

Hamburger Vereins

zum Schutze von Auswanderern,

erstattet

in der General-Versammlung des Vereins

am 1. März 1851

Hamburg.

II E. 6

Digitized by Google

Auswanderung.

Dritter

Rechenschaftsbericht

des

Hamburger Vereins

zum Schutze von Auswanderern,

erstattet

in der General-Versammlung des Vereins

am 1. März 1854.

Hamburg.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA

H. G. Voigt's Buchdruckerei.

Digitized by Google

Statuten

des

Hamburger Vereins zum Schutze von Auswanderern.

Art. 1.

Zweck des Vereins ist: die in Hamburg vorhandenen oder herbeizuschaffenden Mittel zu concentriren, um denjenigen unserer deutschen Mitbrüder, welche in fremde Welttheile auszuwandern vorhaben, die möglichst beste und vollständigste Belehrung über Alles, was ihnen in Bezug auf ihre Absichten zu wissen nothwendig und wünschenswerth ist, zugänglich zu machen, ihnen die zur Zeit empfehlenswertheste und billigste Ueberfahrtsart nachzuweisen und sie so weit thunlich mit Anleitungen für ihr Verhalten in der neuen Heimath, namentlich bei der Ankunft daselbst, zu versehen.

Art. 2.

Aufmunterung zum Auswandern liegt nicht im Zwecke des Vereins, und Alles, was die Lust dazu zu fördern dient, ist von seinem Plane ausgeschlossen; deshalb gewährt der Verein keine Geld-Unterstützung zur Bestreitung der Reisekosten und anderer Bedürfnisse.

Art. 3.

Der Verein erkennt es als seine besondere Aufgabe, betrügerischen, auf rücksichtslose Gewinnsucht gebauten Umtrieben, durch welche Auswanderer so häufig hintergangen werden, entgegenzutreten, und hält es zur Erreichung dieser Absicht für ein wesentliches Erforderniß, daß der deutsche Inländer, welcher auszuwandern beabsichtigt, die ebengedachte Belehrung empfangen könne, noch bevor er einen Schritt thue, der ihn aus seinen bisherigen Verhältnissen herausreiße, oder ihn wesentlich darin störe. Dies kann nur durch Vermittlung der Vereine des Inlandes erreicht werden, und ist es daher Sache des Vereins, mit jenen ein Zusammenwirken anzustreben.

Art. 4.

Der Verein unterhält zu dem Zwecke Verbindungen mit den philantropischen Vereinen, die im Innern Deutschlands zum Schutze der Auswanderer bestehen.

Digitized by Google

Art. 5.

Der Verein hält ein offenes Bureau, wo im Sinne seines Zweckes unentgeltlich Rath und Auskunft ertheilt wird. Die Leitung desselben und von Allem, was dahin gehört, wird unter Aufsicht der Direction einem zu honorirenden Bureau-Chef übertragen.

Art. 6.

Der Verein wird durch eine Direction vertreten, die aus 3 oder 5 Mitgliedern, nach dem Ermessen der General-Versammlung besteht und jedes Mal in der ersten General-Versammlung nach dem 1. Januar auf 1 Jahr durch absolute Stimmenmehrheit gewählt wird. Wählbar ist Niemand, der persönlich an der Leitung oder Ausführung eines Auswanderungsgeschäfts betheiligt ist. Die abtretende Direction bleibt wählbar; sie verwaltet ihr Amt unentgeltlich, bestimmt ihre Geschäftsordnung selbst und erwählt und instruirt den Bureau-Chef, der in der Regel an den Directions-Versammlungen als Schriftführer mit berathender Stimme Theil nimmt. Alle Schriftstücke des Vereins müssen von einem der Directoren und dem Bureau-Chef unterzeichnet sein.

Art. 7.

Die General-Versammlungen beruft die Direction und zwar mindestens einmal im Jahr, spätestens im Februar, woselbst neben den vorzunehmenden Wahlen, der Geschäfts- und Rechenschafts-Bericht der abtretenden Direction abgelegt werden muß.

Art. 8.

Zur Aufnahme in den Verein meldet man sich bei der Direction. — Jedes Mitglied muß einen jährlichen Beitrag von mindestens 10 ℔ entrichten, die, nebst den zu sammelnden freiwilligen Beisteuern, zur Bestreitung der Kosten des Vereins verwandt werden.

Art. 9.

Abänderungen der Statuten können nur dann beschlossen werden, wenn der darauf bezügliche Antrag mindestens 3 Tage vor der General-Versammlung der Direction zugestellt und mindestens durch zwei Drittel der anwesenden Stimmen angenommen wird.

Hamburg, im Mai 1850.

Digitized by Google

Vorstands-Mitglieder:

Herr Robert Kaiser.
„ W. L. A. Pavenstedt.
„ Octavio Schröder, I. U. D.

Special-Director des Vereins:

Herr Emil Lehmann, I. U. D.

Digitized by Google

Verzeichniß

der

Mitglieder des Vereins zum Schutze von Auswanderern.

Herr Abendroth, A. Dr.
„ Abendroth, C. Ed.
„ Ahlers, Ed. & Sohn.
„ Albrecht, J. J. N.
„ Albrecht, S.
„ Alexander, A.
„ Auffm Ordt, Conr. A.
„ Baasch, J. C.
„ Balck, Heinr.
„ Bartels, J. P. L.
„ Berndt & Comp.
„ Berthgau, C. E.
„ Bianconi, P. F.
„ Bischoff, James.
„ Blecher, J. H.
„ Bock, H. C.
„ Bolten, Aug.
„ Bordier, Gebr.
„ Boye, H. F.
„ Brahmfeld, J. F.
„ Brüll, C. F. L.
„ Bieber, N. O.
„ Chapeaurouge, de, J. H. jr.
„ Chauffepié, de, Dr.
„ Conn Mensing & Co.
„ Delbanco, C.
„ Dill, Theodor.
„ Ehbets, J. J. F.
„ Eiffe, F. F.
„ Eiffe, F. F. jun.
Herr Flügger, J. D.
„ Frege, Eduard.
„ Geffcken, Heinr.
„ Geier, F. J.
„ Glöckler, Louis.
„ Godeffroy, Ad.
„ Godeffroy & Sohn, J. C.
„ Goffler, J. H.
„ Goffler, Wm.
„ Gräpel, J. H.
„ Griffon, Herrmann.
„ Groß, J. F.
„ Hagedorn, Eg.
Hamb.-Amer.-Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
„ Hanbury, F.
„ Hartmann & Bretschneider.
„ Hasche, W. F.
„ Hayn, M. Th.
„ Heerlein, M. E.
„ Heine, Carl.
„ Hesse, Sophie.
„ Heyden, L.
„ Heymann, Theodor.
„ Hochgreve & Borwerk.
„ Holtermann, C. A.
„ v. Hosstrup & Sohn, G.
„ Hülsenbeck & Besser.
„ Jacobsen, F. H.
„ Jaffé, Gebr.

Digitized by Google

Herr Jenisch, Gottl.
„ Johns, Ad.
„ Johns, C. J.
„ Jooſt, Martin.
„ Kayſer, R.
„ Kämmerer, G. H.
„ Keilig, C. G.
„ Kellinghuſen, Dr. H.
„ Knauth, J. C. Dr.
„ Knorr, Louis.
„ Knöhr & Burchard.
„ Krohn, G. J. F.
„ Krutiſch & Comp.
„ Krüger, Guſtav.
„ Kunhardt, C. P.
„ Laeisz, F.
„ Lindenberg, J. F. Dr.
„ Lohmann, Siegm. & Comp.
„ Ludendorff, J. H. Succr
„ Lutteroth & Comp.
„ Marburg, F. W. & Comp.
„ Meißner, J. A.
„ Melle, Em. v.
„ Melle, Julius.
„ Merck, Ernſt.
„ Merck, C. H. Dr.
„ Meyer, G. E. Lorenz.
„ Milberg, P. A.
„ Millington & Comp.
„ Möller, John R.
„ Mutzenbecher, H.
„ Mühlig, Gebr.
„ Müller, Ed. G. W. Sohn.
„ Pariſh, Charles.
„ Pavenſtedt, W. L. A.
„ Pehmöller, A. D.

Herr Peterſen, Carl Dr.
„ Perthes-Beſſer & Mauke.
„ Refardt, J. F. C.
„ Rendtorff, Ad.
„ Ritter, Wm.
„ Rohlwes, C. E. J.
„ Romberg, E. A.
„ Rooſen, S. & B.
„ Rooſen, B. H. jrs.
„ Rooſen, H. F.
„ Röding, G. F.
„ Röver, C. H.
„ Roß, Vidal & Comp.
„ Ruperti, Juſtus.
„ Rücker, Wwe.
„ Rübcke, C. & Wöllmer.
„ Sanders, Julius.
„ Sandoz & Sne Ami.
„ Sanders, Aug.
„ Schiller, W. W.
„ Schiller, Gebr. & Comp.
„ Schlüter, F. D.
„ Schmilinsky, J. G.
„ Schneider, Franz.
„ Schomburgk, C.
„ Schön, A. J.
„ Schramm, Ed. Dr.
„ Schramm, Ad.
„ Schrader, B. C. & Rooſen.
„ Schröder, Oct. Dr.
„ Schröder, Oct. Rud.
„ Schröder, C. M. & Comp.
„ Schröder, G. W.
„ Schröder, Rudolph.
„ Schultze, J. C.
„ Schulte & Schemmann.

Digitized by Google

Herr Schütt, F. E. & Comp.
„ Schwartze, Edm. Dr.
„ Schwedt, C. P. C.
„ Siemers, G. J. H.
„ Siemsen, Johann.
„ Siemsen, P.
„ Sillem, A. H.
„ Soetbeer, Ad. Dr.
„ Sloman, R. M.
„ Stockfleth, D.
„ Strokark, J. J.
„ Tesdorpff & Sohn.
„ Tesdorpff, Gebr.
„ Traun, F.
„ Uler, G.
„ Unbescheiden, H.

Herr Vidal, Camille.
„ Wachsmuth & Krogmann.
„ Werlich, Theodor.
„ Westphal, G. W. A. & Sohn
„ Wiebe, Corn.
„ Wieler, Gust.
„ Willink, C. H.
„ Winckler, Aug.
„ Winterhoff & Piper.
„ Witt, Claus.
„ Woldsen, A. F.
„ Wölber & Albrecht.
„ Ziegenbein, F. W.
„ Ziel & Balzer.
„ Zingg, C.

Digitized by Google

Der unterzeichnete Vorstand beehrt sich in Folgendem den Mitgliedern und Beförderern des Hamburger Vereins zum Schutze von Auswanderern den Rechenschaftsbericht über seine Thätigkeit im verflossenen Jahre vorzulegen. — Auch dieses Mal glaubt er diese Thätigkeit als eine höchst ersprießliche und segensreiche bezeichnen zu dürfen. Der Strom der Auswanderung ist, wie die unten folgenden statistischen Nachweise des Näheren ergeben, auch im vorigen Jahre in ungefähr gleicher Stärke, wie im Jahre 1852 über Hamburg gegangen, und das Bedürfniß eines Instituts, das es sich zur Aufgabe stellt, dem unerfahrenen auswandernden Landsmann mit Rath und That an die Hand zu gehn, in gleichem und stärkerem Grade als früher vorhanden gewesen. In gleichem Grade, wenn man die Hülfsbedürftigkeit der überwiegenden Mehrzahl der hierherkommenden Auswanderer in Betracht zieht; in stärkerem aber, weil der Ruf unseres Vereins und seiner Wirksamkeit sich immer weiter verbreitet und derselbe — die Beweise dafür gehn uns täglich zu — jetzt schon in den entferntesten Theilen Deutschlands als eine Stütze des Auswanderers betrachtet wird, auf die er mit Sicherheit rechnen zu dürfen glaubt, auf die er von Allen, die sich im Innern unseres Vaterlandes für die Auswanderung interessiren, in Schrift und Wort fortwährend hingewiesen wird. Je größere Ansprüche aber das gesammte auswandernde Publikum an unseren Verein stellen zu dürfen glaubt, desto größer wird unsere Verantwortlichkeit, desto umfassender unsere Aufgabe, deren würdige Erfüllung wir uns im verflossenen Jahre mit erhöhtem Eifer haben angelegen sein lassen.

Unsere Wirksamkeit umfaßte auch im verflossenen Jahre die Sorge für das Wohl der Auswanderer, nicht nur während ihres hiesigen Aufenthalts, sondern auch vor und nach demselben. Was zunächst die vorbereitende Thätigkeit betrifft, so wird dieselbe dem soeben über die zunehmende Verbreitung des Rufs unseres Instituts Gesagten gemäß, durch fortwährende schriftliche Anfragen, sowohl über die überseeische und die Auswanderung im Allgemeinen betreffende, als über lokale Verhältnisse und specielle Punkte, in stets wachsendem Maaße in Anspruch genommen. — Die Sorge für das fernere Schicksal des Aus-

Digitized by Google

wanderers nach seiner Abreise von hier sodann anlangend, so haben wir theils die freundschaftlichen Beziehungen zu den, dem unseren verwandten, philantropischen Vereinen an überseeischen Plätzen unterhalten, theils da, wo solche Vereine fehlen, uns mit einzelnen dazu geeigneten Personen in Verbindung und uns auf diese Weise in den Stand gesetzt, fast ausnahmslos jedem Auswanderer, der sich unserer Obhut anvertrauet, eine wirksame Empfehlung nach seinem künftigen Wohnort mitzugeben. — Unsere Hauptthätigkeit blieb der Natur der Sache nach auf die umfassendste Wahrnehmung der Interessen des Auswanderers während seines hiesigen Aufenthalts vom Augenblick seiner Ankunft bis zu dem seiner Abreise gerichtet. Jener, der Augenblick der Ankunft ist es insbesondere, dem wir unsere eifrigsten Bemühungen zuzuwenden nicht müde geworden sind. Wenn die bei allen Gelegenheiten und von allen Seiten, bald in der zudringlichsten, bald in der verlockendsten Weise auf den Auswanderer andringenden Versuche der Prellerei und Uebervortheilung ein furchtbares Uebel genannt werden müssen, so kann man die leider noch immer nicht genugsam in Schranken gehaltene Ausübung dieser Versuche bei der Ankunft des Auswanderers als die eigentliche Wurzel dieses Uebels betrachten, mit deren gänzlicher Ausrottung der Sache der Auswanderung, wie dem Ruf unserer Stadt ein ausserordentlicher Dienst geleistet sein würde. Eine vor mehreren Monaten erlassene Verfügung der Polizeibehörde, welche es den Wirthen verbietet, den Bahnhof zur Zeit der Ankunft der Bahnzüge zu betreten, hat bisher, da ein von den Betheiligten dagegen ergriffenes Supplicationsverfahren seine Erledigung noch nicht gefunden, noch nicht in Vollzug gesetzt werden können. Soviel an uns, ist diesem Unwesen fortwährend nach Kräften gesteuert worden. Die Einrichtung eines Zweigbüreau's am Bahnhof der Hamburg-Berliner Eisenbahn, als mit welcher die weit meisten Auswanderer hier eintreffen, und die Anwesenheit eines Angestellten unseres Verein's auf demselben bei jeder Ankunft eines Eisenbahnzuges geben dem Auswanderer Gelegenheit, sich unmittelbar nach seinem Eintreffen die nöthige Auskunft über Alles, was ihm zu wissen Noth thut, zunächst über Logis, Gepäckbeförderung u. s. w. zu verschaffen, um dann später auf unserem Hauptbüreau, an das er dort regelmäßig verwiesen wird, Alles Weitere für ihn Wissenswerthe zu erfahren. Das zweite Zweigbüreau am Hafen, dessen Einrichtung wir in unserem

Digitized by Google

vorigen Bericht unter der Bemerkung meldeten, daß dasselbe bis jetzt nur geringe Vortheile gebracht habe, haben wir im verflossenen Jahr theils wegen fortdauernd höchst geringer Benutzung von Seiten der an diesem Landungsplatz auch viel weniger zahlreich ankommenden Auswanderer, theils wegen der damit verbundenen unverhältnißmäßig großen Kosten wieder eingehn lassen müssen. — Die Thätigkeit des Hauptbüreau's selbst aber ist begreiflich eine sehr mannigfaltige, und je nach dem Bedürfniß des Auskunft, Rath und Hülfe suchenden Auswanderers verschieden. Die bereits in unsern früheren Berichten erwähnten Einrichtungen hinsichtlich der Nachweisung von Logirhäusern, sowie des Geldwechselns und Ankaufs der für die Seereise nöthigen Ausrüstungsgegenstände, haben sich auch im verflossenen Jahr als durchaus zweckmäßig bewährt. Die Controle über die Gast- und Logirwirthe, welche in großer Anzahl ihre Etablissements der Aufsicht des Vereins unterstellt haben, wurde, unterstützt durch zeitweise Inspektionen des Specialdirektors, fortwährend auf das Wirksamste ausgeübt. Die Empfehlung achtbarer Geldwechsler, welche nach einer mit denselben getroffenen Vereinbarung das Büreau regelmäßig von dem Tagescours der für den Auswanderer in Frage kommenden Geldsorten in Kenntniß setzen, erwies sich nach wie vor als besonders segensreich für die unerfahrenen Auswanderer, welche, wo ihnen nicht die Mitwirkung des Büreau's zur Seite steht, grade bei dem Verwechseln ihres Geldes noch immer den sträflichsten Uebervortheilungen ausgesetzt sind. Leider wird jene Mitwirkung des Büreau's nur allzuoft erst dann in Anspruch genommen, wenn die zu einer polizeilichen Verfolgung nicht geeignete Uebervortheilung bereits geschehen ist. Ein wesentlicher Zweig der Wirksamkeit unseres Büreau's umfaßt sodann die Schlichtung von Differenzen mit Logirwirthen und Expedienten, bei denen unsere Dazwischenkunft in den meisten Fällen zu einer erwünschten Ausgleichung führte. — Die auf unserem Hauptbüreau ertheilte Auskunft erstreckt sich endlich vornehmlich auch auf überseeische Verhältnisse, theils durch Angabe der besten von dem Ausschiffungshafen nach dem jedesmaligen Bestimmungsorte führenden Routen, über die sich das Büreau durch Anschaffung der neuesten Karten und der in Amerika erscheinenden Wegweiser für Eisenbahnen und Flußschiffahrt die genauesten Kenntnisse zu verschaffen sucht; theils durch eine nach bestem Wissen und unter Zugrundelegung einer ausgebreiteten Lektüre aller neuen Er-

Digitized by Google

scheinungen auf dem Gebiet der einschlagenden Literatur ertheilte Auskunft über den Zustand, insbesondere über die Erwerbsverhältnisse einzelner Plätze. Ein erwünschtes Repertorium für die hierzu erforderlichen Kenntnisse bietet sich dem Büreau in dem Vereinsorgan, der „Hansa", deren fortlaufende Mittheilungen über den Stand der Dinge an allen für die Auswanderung wichtigen Plätzen sich bei dieser Gelegenheit besonders nützlich erweisen. Dem fortziehenden Auswanderer endlich werden, nächst der, — wie schon oben erwähnt, — auf speciellen Wunsch ertheilten besonderen Empfehlung, noch die bereits in unserem vorjährigen Bericht erwähnten „Rathschläge für Auswanderer nach den vereinigten Staaten von Nordamerika", in einer durch veränderte Reiserouten nothwendig gewordenen, etwas modificirten Gestalt, als ein allgemeiner, die besten Verhaltungsregeln enthaltender Wegweiser, mit auf den Weg gegeben. (S. den Anhang.)

Wenn wir unsere so mit kurzen Worten geschilderte Thätigkeit mit gutem Gewissen als eine segensreiche bezeichnen und sagen zu dürfen glauben, daß wir innerhalb der unserer Wirksamkeit gezogenen Gränzen das Mögliche geleistet haben, so fehlt doch viel, daß wir unserem Institut diejenige Bedeutung vindiciren dürfen, auf die es sowohl den Bedürfnissen des stets wachsenden Auswandererstroms als dem Nutzen nach, den ein Verein, wie der unsrige unter günstigeren Bedingungen zu stiften im Stande wäre, einen begründeten Anspruch hat. Was unserem Vereine fehlt, und was ihm dringend Noth thut, wenn er die ihm gestellte Aufgabe ganz erfüllen soll, ist die vollständige Anerkennung und Unterstützung unserer Behörden. Erst dann, wenn theils unser Bestehn finanziell gesichert sein, vornehmlich aber unser Wirken durch eine offizielle Anerkennung und die damit nothwendig verbundenen Befugnisse diejenige Ausdehnung erreicht haben wird, die dem Umfang der Auswanderung entspricht, werden wir uns der uns von den Verhältnissen gestellten Aufgabe als ganz gewachsen betrachten dürfen. Dem Vernehmen nach beabsichtigt der Senat im Laufe dieses Winters eine Revision der Auswandererverordnungen und hat zu diesem Zweck ein Gutachten von der Commerz-Deputation gefordert, welche ihrerseits uns vor einigen Monaten zu einer Mittheilung unserer Ansichten und Wünsche aufgefordert hat. Diese uns gebotene Gelegenheit, unsere soeben angedeuteten Wünsche ausführlich darzulegen und zu

Digitized by Google

begründen und auf's Neue zur Kunde unserer höchsten Behörde zu bringen, haben wir mit Freuden ergriffen und sehn dem Erfolg unserer Eingabe hoffnungsvoll entgegen. Eine im vergangenen Jahre unter dem 21. März erlassene Verordnung hat die vorläufige Regelung der indirekten Auswandererbeförderung zum Gegenstand (m. s. den Anhang). Die wesentlichsten Bestimmungen derselben lauten:

§. 2. Das Geschäft der indirecten Beförderung ist nur hiesigen Bürgern gestattet. Jeder, der ein solches Geschäft betreiben will, hat eine Caution von Bco.ℳ 12,000 in au porteur lautenden, mindestens 3pCt. Banco Zinsen tragenden Hamburgischen Staatspapieren, nach dem Nominalwerth berechnet, bei der Kämmerei zu bestellen, und ein Attest der Letzteren über die beschaffte Caution dem Polizeiherrn vorzulegen. Diese Caution haftet für alle Verbindlichkeiten, welche dem Unternehmer durch diese Verordnung auferlegt werden, und welche derselbe gegen den Auswanderer eingegangen. — —

§. 3. Diejenigen Expedienten, welche Auswanderer nach transatlantischen Plätzen über Großbritannien befördern, haben, gleichzeitig mit dem Nachweis über die beschaffte Caution, dem Polizeiherrn noch einen Nachweis darüber beizubringen, daß sie mit einem in dem englischen Verschiffungshafen ansässigen, den englischen Gesetzen gemäß zur Auswanderer-Beförderung autorisirten, mit dem erforderlichen Patente (Passage brokers licence) versehenen Expedienten in einem contractlichen Verhältnisse stehen, und daß Letzterer, durch ein bei dem Hamburgischen Consulat am Verschiffungsort deponirtes Document, sich verpflichtet hat, alle von dem hiesigen Expedienten an ihn zur Weiterbeförderung addressirten Auswanderer

1) falls sie in einem anderen als dem zu ihrer Einschiffung bestimmten Hafen in Großbritannien landen: **innerhalb 12 Stunden nach beschaffter Expedition ihrer Personen und Effecten im Zollhause des Landungs-Hafens, oder falls innerhalb solcher 12 Stunden kein gewöhnlicher Eisenbahnzug ab-**

Digitized by Google

geht, mit dem ersten nach beschaffter Zollhaus-Expedition abgehenden gewöhnlichen Eisenbahnzuge

nach dem Einschiffungs-Hafen weiter befördern zu lassen;

2) dieselben innerhalb längstens **drei mal 24 Stunden** nach ihrer Ankunft im Einschiffungs-Hafen am Bord des zu ihrer Weiterreise bestimmten Schiffes aufnehmen zu lassen; **jedoch sie während dieser Zeit unter allen Umständen kostenfrei und genügend zu beherbergen und zu beköstigen;** und endlich

3) sie unter den durch die Hamburgischen Expedienten stipulirten Bedingungen zu befördern, ohne daß jedoch hierdurch die solidarische Verantwortlichkeit der Letzteren aufgehoben wird.

Der oben gedachte Nachweis sowohl der rechtsverbindlichen Kraft des mit dem englischen Expedienten oder Agenten geschlossenen Contractes, als auch der Legitimation der Letzteren zur Auswanderer-Beförderung, ist durch ein Atteſt des in dem betreffenden Hafen fungirenden Hamburgischen Consuls oder Vice-Consuls zu beschaffen.

Wird den obigen Verpflichtungen, sei es in dem Landungs- sei es im Verschiffungs-Hafen in Großbritannien gar nicht oder nur theilweise nachgekommen, so sind die daselbst fungirenden Hamburgischen Consuln oder Vice-Consuln angewiesen und ermächtigt, unter Protest gegen die Agenten, für die Weiterbeförderung, oder so lange diese unthunlich ist, für eine angemessene Beherbergung und Beköstigung der Auswanderer bis zu deren Weiterbeförderung, zu sorgen, und sich wegen des Ersatzes der ihnen dadurch erwachsenen Kosten an die hiesige Polizeibehörde zu wenden, welche für die Erstattung derselben aus der hier hinterlegten Caution des hiesigen Expedienten und für die Ergänzung der so verminderten Caution Sorge zu tragen hat. — —

In Folge dieser Vorschriften sind die folgenden früher die indirekte Beförderung von Auswanderern betreibenden Firmen ein-

Digitized by Google

gegangen: R. J. Pearson, J. J. Mansfeldt, G. Masmann & Co. und Heinrich Möller & Co.

Leider ist es auch dieser gewiß sehr zweckmäßigen Verordnung noch nicht gelungen, die mannigfachen Bedenken gegen die Beförderung über Liverpool vollständig zu beseitigen. Die Klagen über Ueberfüllung, schlechte Behandlung und Kost auf den meisten Liverpooler Schiffen — mit einigen höchst lobenswerthen Ausnahmen — werden von den beförderten Auswanderern noch fortwährend erhoben und theils durch die gesammte deutsche Presse verbreitet, theils in Zuschriften Einzelner und ganzer Passagiergesellschaften zu unserer speciellen Kunde gebracht. Leider aber liegt die Abhülfe der beregten Uebelstände außer der Macht unserer Behörden, auch wenn die hamburgischen Consuln in England das Interesse der Auswanderer bis zur Abfahrt auf das Nachdrücklichste wahrnehmen, weil sich die zu Beschwerden Anlaß gebenden Verhältnisse erst während der Ueberfahrt herausstellen. Die englischen Behörden sind es zunächst, welche eine strengere Aufsicht über die abgehenden Schiffe zu führen und eine bessere Befolgung der Vorschriften des englischen Passagiergesetzes zu bewirken hätten. Neuerdings ist auch die amerikanische Presse durch die in höchst beunruhigender Weise zunehmende Sterblichkeit, namentlich auf den von England kommenden Auswandererschiffen, auf die mangelhafte Einrichtung dieser Schiffe als eine bei jener Sterblichkeit jedenfalls wesentlich mitwirkende Ursache aufmerksam geworden und hat ihre Stimme gegen die schlechte Behandlung der Auswanderer auf den meisten englischen Schiffen erhoben. Vielleicht, daß sich die amerikanischen Behörden dadurch zum Erlaß strengerer Vorschriften, namentlich in Betreff der Raumbenutzung auf den Auswandererschiffen bewogen findet.*) Wir aber können uns durch diese Lage der Sache bis auf Weiteres nur in unserer schon früher ausgesprochenen Ueberzeugung bestärkt fühlen, daß gegenwärtig noch immer die direkte Beförderung der indirekten über Liverpool aus den angegebenen Gründen vorzuziehen sei.

Die Cassen-Verhältnisse des Vereins, über welche eines unsrer Vorstandsmitglieder Ihnen speciellere Angaben mitzutheilen die Ehre haben wird, sind im verflossenen Jahr nahezu dieselben geblieben,

*) Nach den neuesten Nachrichten hat der Congreß der Vereinigten Staaten bereits eine Commission zur Prüfung dieses Gegenstandes niedergesetzt.

Digitized by Google

wie im vorangegangenen Jahr. Die Einnahmen haben sich auch in diesem Jahre zur Bestreitung der nothwendigsten Ausgaben unter Beobachtung der strengsten Sparsamkeit als hinreichend erwiesen. Wenn aber dieselben einerseits der wachsenden Ausdehnung unserer Wirksamkeit gegenüber nun als sehr beschränkt erscheinen, — wie denn die obenangeführte nothgedrungene Einstellung des Zweigbüreau's am Hafen ein redendes Beispiel für diese Beschränkheit unserer Mittel ist, — so sind dieselben andrerseits, und dies erscheint für das Gedeihen des Vereins noch viel bedenklicher, noch immer nicht als gesicherte zu betrachten. Sie bestehn nämlich außer aus einem uns bisher gütigst gewährten Geschenk der Commerz-Deputation im Betrage von Crt. ℔ 1000. —., welches aber von jährlicher Bewilligung abhängig ist, lediglich aus den Beiträgen der Vereinsmitglieder, deren Ertrag sich der Natur der Sache nach von Jahr zu Jahr zu verändern pflegt und am wenigsten als eine sichere Einnahmequelle betrachtet werden kann. Um so stärker aber ist die darin liegende Aufforderung für Alle, welche sich für ein so gemeinnütziges Werk, wie es der Schutz der Auswanderer ist, interessiren, ihre Unterstützung unserem Vereine theils zu erhalten, theils zuzuwenden. So lange wir noch einer materiellen Beihülfe von Seiten des Staates entbehren, sind wir, wie eben gezeigt, zum größten Theil auf die Beiträge menschenfreundlicher Privatleute angewiesen, deren Zunahme im nächsten Jahr höchst wünschenswerth erscheint, deren Abnahme aber die Existenz unsers Vereins gefährden, oder wenigstens, was praktisch gleichbedeutend erscheint, ihn in Ausübung seiner Wirksamkeit hemmen würde. Eine Einstellung unserer Thätigkeit aber wäre ein Ereigniß von den traurigsten Folgen für die Auswanderer, und, — wir sprechen es unumwunden aus, — von unberechenbarem Nachtheil für den Ruf, wie für die materiellen Interessen unserer Stadt. Wir haben uns schon oben darauf hinzuweisen erlaubt, in wie hohem Grade sich unser Verein der Anerkennung des Inlandes erfreut, wie sehr man sich überall daran gewöhnt hat, die Wahrung der Interessen des Auswanderers in Hamburg durch die Wirksamkeit unseres Instituts als gesichert zu betrachten. Wie nachtheilig aber unter diesen Umständen eine Auflösung unseres Vereins, in aller und jeder Beziehung für Hamburg wirken würde, das bedarf wohl keiner weiteren Ausführung!

Bevor wir nun die Mittheilung statistischer Nachweise über

Digitized by Google

die vorjährige Auswanderung folgen lassen, haben wir Ihnen schließlich noch über zwei im Laufe des verflossenen Jahres erfolgte Personalveränderungen bei der Redaktion der „Hansa“ und der Special-Direktion unseres Vereins zu berichten: wir haben uns nämlich genöthigt gesehen, den frühern Specialdirector unseres Vereins, Herrn Carl Dahmenhaus, seiner Functionen zu entheben, nachdem derselbe von der Redaction der „Hansa“ bereits freiwillig zurückgetreten war.

Auf unseren Antrag hat Herr Dr. Emil Lehmann an des Entlassenen Stelle die Leitung des Büreaus übernommen, nachdem sich derselbe bereits früher mit der Oberleitungscomité der „Hansa“ wegen Weiterführung der Redaction geeinigt hatte. Es ist alle Ursache vorhanden, die getroffene Wahl als eine glückliche zu bezeichnen, und unser Wunsch um so lebhafter, daß die so geordneten Beziehungen von dauerndem Bestande sein mögen. —

Wir wenden uns jetzt zu einer statistischen Darstellung der vorjährigen Auswanderung über Hamburg.*)

Im Jahre 1853 sind über Hamburg im Ganzen 29,480 Personen befördert worden, von welchen 18,969 die direkte und 10,511 Personen die indirekte Beförderung, d. h. via Hull oder Grimsby und Liverpool wählten.

Vergleicht man diese Zahlen mit den entsprechenden des Jahres 1852, so ergiebt sich eine Verminderung der Gesammtzahl um 472,

*) Auf eine Wiederholung des in unserm vorjährigen Rechenschaftsbericht gemachten Versuchs, diese Darstellung auf die gesammte deutsche und europäische Auswanderung des verflossenen Jahres auszudehnen, mußte nach reiflicher Erwägung verzichtet werden. Schon das mangelhafte Ergebniß des vorjährigen Versuchs, noch mehr aber die Erneuerung dieses Versuchs, unter gewissenhafter Herbeiziehung und sorgfältiger Prüfung des gesammten im gegenwärtigen Augenblick zu einer solchen Arbeit zu Gebote stehenden Materials, mußte zu der Ueberzeugung führen, daß eine irgend vollständige und erschöpfende Darstellung der europäischen oder auch nur der deutschen Auswanderung des jüngstvergangenen Jahres in diesem Augenblick nicht herzustellen sei. Eine Zusammenstellung der Angaben über die Auswanderung von einzelnen Plätzen, wie sie sofort bei ihrem Bekanntwerden regelmäßig in der "Hansa" veröffentlicht werden, konnte, eben weil sich aus denselben bis jetzt noch keine Gesammtresultate entnehmen lassen, kein hinreichendes Interesse gewähren, um eine Aufnahme derselben in unserm Rechenschaftsbericht, zu dessen eigentlichem Gebiet sie nicht gehören, zu rechtfertigen. —

Digitized by Google

nemlich eine Verminderung der auf direktem Wege Beförderten um 2947, dagegen eine Zunahme der indirekt Beförderten um 3419. Es betrug nemlich die Gesammtzahl der im Jahre 1852 beförderten Passagiere 29,008, von welchen 21,916 direkt und 7,092 indirekt befördert wurden. Es zeigt sich demnach im Ganzen eine sehr unerhebliche Abnahme der Auswanderung über Hamburg im Jahre 1853, die man als der, im Vergleich zu früheren Jahren außerordentlich vermehrten des Jahres 1852 nahezu gleich bezeichnen darf. Die nicht unerhebliche Abnahme der direkten und fast ebenso beträchtliche Zunahme der indirekten Beförderung im vorigen Jahre aber erklärt sich theils aus der späten Eröffnung und dem frühen Schluß der Schiffahrt, besonders aber aus dem schon oben berührten, sehr fühlbar gewesenen Mangel an Schiffen. — Die wirksamste Abhülfe dieses Mangels werden in der Folge die von dem Herrn R. M. Sloman und von der „Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft" unternommenen direkten Dampfschiffahrtsverbindungen mit New-York gewähren. Herr Sloman hofft einer in der Börsenhalle vom 7. Februar erlassenen Anzeige zufolge, ein eigens zu diesem Zweck an der Clyde in Bau gegebenes Dampfschiff noch im Laufe dieses Jahres in die Fahrt nach New-York zu setzen. Die genannte Gesellschaft aber beabsichtigt, zwei große Schraubendampfschiffe, jedes von 1800 à 2000 Tons Größe und 300 Pferdekraft erbauen zu lassen, welche ihre Fahrten jedenfalls im Frühjahr des nächsten Jahres (1855) beginnen sollen. Die Schiffe sollen jedes bis 520 Passagiere, (nemlich 40 in der ersten, 80 in der zweiten Cajüte und 400 im Zwischendeck), sowie bis 1500 Tons Ladung fassen können, und gedenkt man die Hinreise nach New-York in 16—18 Tagen, die Herreise in 14—16 Tagen zurückzulegen, überhaupt vier vollständige Reisen in einem Jahre (die Reise aus und retour inclusive des Aufenthalts an beiden Plätzen zu 2½ Monat gerechnet) zu machen, was nach den bisherigen Resultaten der Segelschiffe dieser Gesellschaft eine nur mäßig veranschlagte Schnelligkeit ist.

Digitized by Google

Expedirt wurden von den im vorigen Jahre beförderten Passagieren:

a) direkt:

Name der Expedienten.	Zahl der Schiffe.	Zahl der beförderten Passagiere.
Durch Knorr & Holtermann	50	8956
„ August Bolten	40	5482
„ Rübcke & Woellmer	12	2163
„ Dieseldorff & Co.	10	1292
„ Ziel, Balzer & Co.	4	211
„ Chr. M. Schröder & Co.	3	171
„ M. Valentin	1	163
„ P. Kleudgen	1	87
„ Gustav Balck	1	55
„ J. M. Brecht	1	5
Im Ganzen	123	18585
Hierzu kommen die auf 86 einzelnen nicht ausschließlich zur Passagierbeförderung bestimmten Schiffen, von hier nicht namhaft gemachten Expedienten beförderten Passagiere	(86)	384
	123	18969

b) indirekt.

Name der Expedienten.	Zahl der beförderten Passagiere.
Durch Hermann Hirschmann & Co.	3042
„ Isenthal, Cohn & Co.	2081
„ Valentin Lorenz Meyer	1446
„ Mertens & Co.	1434
„ Morris & Co.	1183
„ H. & R. Cremer	304
„ Williams & Co.	197
„ nicht mehr existirende Firmen	824
Im Ganzen	10511

Es wurden demnach im Jahre 1853 von Hamburg expedirt:

direkt 18,969 Personen.
indirekt 10,511 „

Total 29,480 Personen.

Die folgende Tabelle zeigt, nach welchen transatlantischen Häfen die von hier expedirten Auswanderer, theils direkt, theils indirekt, gingen:

Digitized by Google

Nach	direkt	indirekt	Total
Quebec	2051	109	2160
New-York	12479	9803	22282
Boston	—	32	32
Philadelphia	—	27	27
Baltimore	—	12	12
Charleston	—	14	14
New-Orleans	1058	487	1545
Galveston	361	2	363
Vera-Cruz	17	—	17
Acapulco	2	—	2
Istapa (Guatemala)	1	—	1
Laguayra und Porto Cabello	15	—	15
Bolivar	1	—	1
Pernambuco	2	—	2
Bahia	4	—	4
Rio de Janeiro	52	—	52
Santos	163	—	163
Donna Francisca	171	—	171
Rio Grande do Sul	153	—	153
Porto Alegre	1	—	1
Montevideo und Buenos-Ayres	23	—	23
Valdivia	46	—	46
Valdivia und Valparaiso	164	—	164
Valparaiso	50	—	50
Valparaiso und San Francisco	66	—	66
Arica, Islay und Callao	27	—	27
San Francisco	129	—	129
Cap Hayti und Port au Prince	3	—	3
St. Thomas	16	—	16
Havannah	6	—	6
Matanzas	2	—	2
Curacao und Santa Martha	2	—	2
Honolulu	3	—	3
Port Adelaide	317	—	317
Melbourne und Sidney	1508	25	1533
Batavia	1	—	1
Singapore, Hongkong und Whampoa	2	—	2
Westküste Afrika's	2	—	2
Capstadt	18	—	18
Sitka (Russisch Amerika)	53	—	53
	18969	10511	29480

Digitized by Google

Der früheren Heimath nach vertheilen sich die im verflossenen Jahre von hier expedirten Auswanderer wie folgt:

Anhalt-Bernburg	3
Anhalt-Cöthen	19
Anhalt-Dessau	8
Amerika	83
Australien	5
Baden	27
Baiern	1280
Braunschweig	87
Bremen	35
Belgien	21
Dänemark und die Herzogthümer	2822
Frankfurt a. M.	17
Frankreich	5
Großbritannien	36
Hamburg	613
Hannover	1220
Helgoland	16
Hessen	481
Holland	3
Italien	18
Lippe-Detmold	9
Lippe-Schaumburg	2
Lübeck	50
Mecklenburg	7310
Nassau	22
Oestreich, Ungarn und Böhmen	1625
Oldenburg	75
Preußen	9282
Reußische Länder	76
Rußland und Russ. Polen	368
Sachsen	1170
Sachsen-Altenburg	43
Sachsen-Coburg-Gotha	126
Sachsen-Meiningen	118
Schwarzburg-Sondershausen u. Schwarzburg-Rudolstadt	111
Sachsen-Weimar	302
Schweden und Norwegen	726
Schweiz	125
Thüringen	688
Waldeck	8
Würtemberg	61
	29096

Dazu die oben erwähnten, nicht auf eigentlichen Auswandererschiffen expedirten 384 Passagiere, deren Heimath daher nicht officiell constatirt ist. 384

Im Ganzen 29480

Digitized by Google

Ueberblickt man den Gang, den die direkte Auswanderung über unseren Hafen seit 8 Jahren genommen hat, so ergibt sich das folgende Resultat:

Von Hamburg direct befördert:	1846		1847		1848		1849		1850		1851		1852		1853	
	Schiffe	Passagiere	Schiffe	Passagiere	Schiffe	Passagiere	Schiffe	Passagiere	Schiffe	Passagiere	Schiffe	Passagiere	Schiffe	Passagiere	Schiffe	Passagiere
nach den Vereinigten Staaten Nord-Amerikas	34	3960	51	5439	43	4741	34	3777	43	5600	57	8533	88	13886	75	13898
„ Britisch-Nordamerika	3	399	9	1431	6	775	3	315	6	593	6	647	22	3508	12	2051
„ Venezuela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	190	2	128	—	—
„ Brasilien	4	498	5	758	—	—	1	37	5	240	24	1950	18	2047	9	499
„ Valdivia u. Valparaiso	—	—	—	—	—	—	—	—	8	215	21	245	5	581	4	243
„ Californien	—	—	—	—	—	—	1	23	10	279	—	—	—	—	4	145
„ Port Adelaide, Sidney und Melbourne	—	—	—	—	7	1069	8	1468	4	368	5	530	8	1195	19	1749
außerdem sind noch mit Schiffen, welche nicht ausschließlich zur Passagier-Beförderung bestimmt waren, nach verschiedenen transatlant. Plätzen abgegangen	—	—	—	—	—	—	—	—	(29)	135	(59)	184	(118)	571	(86)	384
Anzahl der Passagierschiffe	41		65		56		47		76		121		143		123	
Anzahl der direkt beförderten Auswanderer		4857		7628		6585		5620		7480		12279		21916		18969

Digitized by Google

Die Dauer der Reisen, welche die im vergangenen Jahre expedirten Schiffe von Hamburg ab machten, betrug:

Nach	durchschnittliche Reisedauer	kürzeste Reisedauer	längste Reisedauer
Quebec	52 7/10 Tage	36 Tage	77 Tage
New-York	50 1/4 „	31 „	83 „
New-Orleans & Texas	54 4/7 „	48 „	63 „
Brasilien	58 2/5 „	50 „	71 „
Valdivia und Valparaiso	113 1/4 „	103 „	120 „
Port Adelaide, Sidney & Melbourne	106 „	93 „	123 „

Die Passagierbeförderung über Altona im Jahre 1853.

Die Herren Thiele & Co. expedirten im Jahre 1853 über Hull und Liverpool nach transatlant. Häfen im Ganzen 1896 Personen, nämlich 1017 Personen männlichen und 879 Personen weiblichen Geschlechts, darunter 1156 Erwachsene und 740 Kinder.

Davon gingen nach New-York ..... 914 Personen
„ „ Boston ..... 22 „
„ „ Philadelphia ..... 43 „
„ „ New-Orleans ..... 668 „
„ „ Quebec ..... 90 „
„ „ Valparaiso ..... 1 „
„ „ Australien ..... 158 „
Im Ganzen ..... 1896 Personen

Der Heimath nach waren unter den beförderten Passagieren

1057 aus Dänemark und den Herzogthümern (darunter 330 Mormonen)
71 „ Hamburg
89 „ Hannover
291 „ Mecklenburg
98 „ Oestreich
112 „ Preußen
178 „ Sachsen
Im Ganzen ..... 1896 Personen

Außerdem wurden von den Herren Stahl & Co. von Altona via Hull und Liverpool befördert 445 Personen, über welche wir jeder näheren Angabe entbehren.

Es wurden demnach von Altona ab befördert:

durch die Herren Thiele & Co. ..... 1896 Personen
„ „ „ Stahl & Co. ..... 445 „
Im Ganzen ..... 2341 Personen

Digitized by Google

Anhang.

I.

Revidirte Verordnung

in Betreff der Beförderung von Auswanderern, welche von Hamburg über andere Europäische Zwischenhäfen nach fremden Welttheilen auswandern.

Publicirt am 21. März 1853.

§. 1.

Diese Verordnung findet Anwendung auf alle Geschäfte, welche die Beförderung von Auswanderern über einen auswärtigen Hafen nach fremden Welttheilen bezwecken, sofern die Geschäfte durch einen Hiesigen oder für Rechnung eines Hiesigen betrieben werden, und die Verschiffung der Passagiere nach dem Zwischenhafen von der Elbe aus geschieht.

§ 2.

Das Geschäft der indirecten Beförderung ist nur hiesigen Bürgern gestattet. Jeder, der ein solches Geschäft betreiben will, hat eine Caution von Bco.-ℳ 12,000 in au porteur lautenden, mindestens 3 pCt. Banco Zinsen tragenden Hamburgischen Staatspapieren, nach dem Nominalwerth berechnet, bei der Kämmerei zu bestellen, und ein Attest der Letzteren über die beschaffte Caution dem Polizeiherrn vorzulegen. Diese Caution haftet für alle Verbindlichkeiten, welche dem Unternehmer durch diese Verordnung auferlegt werden, und welche derselbe gegen den Auswanderer eingegangen. Die Rückgabe der Caution kann, im Fall der Aufhebung des Geschäftes, welche bei der Polizei-Behörde anzumelden ist, erst dann erfolgen, wenn alle aus demselben hervorgegangenen Verbindlichkeiten als erloschen zu betrachten sind, zu welchem Ende bei Beförderungen:

a) nach Häfen diesseits des Aequators: ein Anmeldungs-Termin von mindestens 6 Monaten,

b) nach Häfen jenseits des Aequators, aber diesseits des Cap Horns und des Vorgebirges der guten Hoffnung: ein Anmeldungs-Termin von mindestens 9 Monaten, und

c) nach Häfen jenseits des Cap Horns oder des Vorgebirges der guten Hoffnung: ein Anmeldungs-Termin von mindestens 12 Monaten verstrichen sein muß.

Nach Ablauf solcher Termine hat, falls kein besonderes Bedenken im Wege steht, der Polizeiherr die Rückgabe der Caution zu verfügen.

Digitized by Google

§. 3.

(Nach der am 27. Mai 1853 publicirten abgeänderten Fassung.)

Diejenigen Expedienten, welche Auswanderer nach transatlantischen Plätzen über Großbritannien befördern, haben, gleichzeitig mit dem Nachweis über die beschaffte Caution, dem Polizeiherrn noch einen Nachweis darüber beizubringen, daß sie mit einem in dem englischen Verschiffungshafen ansässigen, den englischen Gesetzen gemäß zur Auswanderer-Beförderung autorisirten mit dem erforderlichen Patente (Passage brokers licence) versehenen Expedienten in einem contractlichen Verhältnisse stehen, und daß Letzterer, durch ein bei dem Hamburgischen Consulat am Verschiffungsort deponirtes Document, sich verpflichtet hat, alle von dem hiesigen Expedienten an ihn zur Weiterbeförderung addressirten Auswanderer

1) falls sie in einem anderen als dem zu ihrer Einschiffung bestimmten Hafen in Großbritannien landen:

   innerhalb 12 Stunden nach beschaffter Expedition ihrer Personen und Effecten im Zollhause des Landungs-Hafens, oder falls innerhalb solcher 12 Stunden kein gewöhnlicher Eisenbahnzug abgeht, mit dem ersten nach beschaffter Zollhaus-Expedition abgehenden gewöhnlichen Eisenbahnzuge

   nach dem Einschiffungs-Hafen weiter befördern zu lassen;

2) dieselben innerhalb längstens drei mal 24 Stunden nach ihrer Ankunft im Einschiffungs-Hafen am Bord des zu ihrer Weiterreise bestimmten Schiffes aufnehmen zu lassen; jedoch sie während dieser Zeit unter allen Umständen kostenfrei und genügend zu beherbergen und zu beköstigen; und endlich

3) sie unter den durch die Hamburgischen Expedienten stipulirten Bedingungen zu befördern, ohne daß jedoch hierdurch die solidarische Verantwortlichkeit der Letzteren aufgehoben wird.

Der oben gedachte Nachweis sowohl der rechtsverbindlichen Kraft mit des dem englischen Expedienten oder Agenten geschlossenen Contractes, als auch der Legitimation der Letzteren zur Auswanderer-Beförderung, ist durch ein Attest des in dem betreffenden Hafen fungirenden Hamburgischen Consuls oder Vice-Consuls zu beschaffen.

Wird den obigen Verpflichtungen, sei es in dem Landungs-, sei es im Verschiffungs-Hafen in Großbritannien, gar nicht oder nur theilweise nachgekommen, so sind die daselbst fungirenden Hamburgischen Consuln oder Vice-Consuln angewiesen und ermächtigt, unter Protest gegen die Agenten, für die Weiterbeförderung, oder so lange diese unthunlich ist, für eine angemessene Beherbergung und Beköstigung der Auswanderer bis zu deren Weiterbeförderung, zu sorgen, und sich wegen des Ersatzes der ihnen dadurch erwachsenen Kosten an die hiesige Polizeibehörde zu wenden, welche für die Erstattung derselben aus der hier hinterlegten Caution des hiesigen Expedienten und für die Ergänzung der so verminderten Caution Sorge zu tragen hat. Jedoch hat der Con-

Digitized by Google

ſul oder Vice-Conſul Verwendungen dieſer Art für einen einzelnen Expedienten in dem Landungs-Hafen in Großbritannien nicht über den Betrag von 200 £, und an dem Einſchiffungs-Hafen nicht über 400 £ hinaus zu machen. Der Conſul oder Vice-Conſul im Landungs-Hafen kann in ſolchem Falle eine Proviſion von 2½ Schill. Sterl., derjenige im Einſchiffungs-Hafen eine ſolche von 5 Schill. Sterl. für den Kopf in Anſpruch nehmen, welche Proviſion gleichfalls aus der deponirten Caution zu bezahlen iſt.

§. 4.

Die Contracte über die indirecte Beförderung von Auswanderern können von dem Uebernehmer ſelbſt abgeſchloſſen werden; findet aber eine Vermittelung ſtatt, ſo ſteht dieſe ausſchließlich den beeidigten Schiffsmäklern zu, welchen die geſetzliche Courtage nur von dem Befrachter und nicht von den Paſſagieren zu bezahlen iſt. Unbefugte Mittelsperſonen, namentlich ſolche welche ſich bemühen, durch unwahre Vorſtellungen einem Uebernehmer gegen Vergütung Paſſagiere zuzuführen oder zuzuweiſen, oder Paſſagiere, die bereits über ihre Beförderung einen Contract mit einem Uebernehmer abgeſchloſſen haben, dieſem wieder abſpenſtig machen, werden nach Umſtänden mit Geldbuße oder Gefängniß beſtraft.

§. 5.

Der Uebernehmer iſt verpflichtet, in Bezug auf jedes Dampfſchiff, mit welchem er Auswanderer befördert, bei Abgang deſſelben, der Polizeibehörde ſowohl den Namen des Dampfſchiffes als auch ein vollſtändiges Verzeichniß der mit demſelben zu befördernden Paſſagiere unter Angabe der Heimath, des Geſchlechts, Alters, Berufs und Beſtimmungsorts derſelben aufzugeben.

§. 6.

Der Uebernehmer hat in den Scheinen, welche er den, durch ihn zu befördernden Paſſagieren über die Bedingungen des Contracts einhändigen muß, ausdrücklich zu bemerken:

1) ob die Beförderung von hier nach dem betreffenden Zwiſchenhafen auf Deck oder unter Deck, ob mit oder ohne Beköſtigung ſtatt finden ſoll;
2) ob in dem Zwiſchenhafen, auf der Weiterreiſe nach dem Einſchiffungshafen und in dem Einſchiffungshafen ſelbſt die Verpflegung für Rechnung des Uebernehmers geleiſtet wird, mit dem Zuſatz, daß in den im §. 3 erwähnten Verzögerungsfällen der Expedient unter allen Umſtänden zur Erſtattung ſämmtlicher Verpflegungskoſten verpflichtet iſt;
3) ob die Weiterbeförderung von da nach dem Beſtimmungsort im anderen Welttheile mittelſt Dampfſchiffes oder mit einem Segelſchiffe geſchehen ſoll;
4) ob eine Verſicherung wegen Beförderung nach dem Beſtimmungsort im Schadenfalle des Schiffes ſtattfindet; findet eine ſolche nicht ſtatt, ſo iſt dies ausdrücklich zu bemerken;
5) ob den Auswanderern der Proviant gekocht geliefert wird, oder dieſe ſelbſt für das benöthigte Kochgeſchirr zu ſorgen haben;

Digitized by Google

6) ob die Auswanderer freien Transport aller ihrer Reise-Effecten genießen, oder beziehentlich wie viel davon frei ist, und welche Vergütung sie bei Beschränkung des Freigepäcks für den Ueberschuß nach Maaß und Gewicht zu bezahlen haben;

7) ob das bei der Ankunft in Amerika zu entrichtende sogenannte Kopf- oder Spital-Geld in dem festgesetzten Ueberfahrtspreis begriffen ist.

Dieser Schein ist in deutscher und englischer Sprache abzufassen und eine Copie desselben ist der Polizeibehörde einzureichen.

§. 7.

Geschieht die Beförderung über Großbritannien, so ist in dem im vorhergehenden Paragraphen erwähnten Scheine außer den dort angeordneten Bestimmungen noch ferner anzugeben:

„welche englische Firma oder Firmen sowohl in dem Zwischen- als in dem Einschiffungshafen die Beförderung der Auswanderer zu besorgen übernommen hat;"

ferner:

„daß die Auswanderer sich bei der Ankunft in dem englischen Hafen an die so bezeichneten Firmen zu wenden haben;"

und endlich:

„daß die Auswanderer bei Nichterfüllung ihres Contraktes sich an die Hamburgischen Consuln zu wenden gehalten sind, deren Anordnungen in solchem Falle sich die Hamburgischen Expedienten unterwerfen."

§. 8.

Die von hier zu befördernden Auswanderer haben sich, sofern sie hier übernachten, sofort nach ihrer Ankunft bei der Polizeibehörde zu melden und deren Anweisungen Folge zu leisten. Verzögert sich die Abreise, so hat der Uebernehmer von dem im Contrakte bestimmten Termin der Expedirung an, jedem Passagier, sofern er ihn nicht beherbergt und beköstigt, eine Vergütung von 12 ß pr. Tag zu bezahlen.

§. 9.

Uebertretungen der Vorschriften dieser Verordnung sind nach Umständen mit Geldstrafen oder mit entsprechender Gefängnißstrafe zu ahnden.

Beschwerden der Auswanderer gegen den Uebernehmer oder dieser gegen jene sind bei dem Polizeiherrn anzubringen.

Digitized by Google

II.

Ueberſicht der Bedingungen

unter welchen Auswanderer auf dem Rhein, dem Main, der Weſer und den zum Norddeutſchen Eiſenbahn-Verbande gehörigen Eiſenbahnen befördert werden.

A) Rheiniſche Dampfſchiffahrt.

a) Düſſeldorfer Geſellſchaft.

Preiſe für eine Perſon:

von Mannheim nach Deutz . . 2 ℛ — Sgr. = 3 fl. 30 Xr.
von Mainz nach Deutz . . . 1 ℛ 14 Sgr. = 2 fl. 34 Xr.

2 Centner Gepäck frei, Uebergewicht von Mannheim 6 Sgr., von Mainz 5 Sgr. pr. Centner; Kinder unter 12 Jahren die Hälfte; Säuglinge frei.

b) Cölniſche Geſellſchaft.

Tarif für die Beförderung von Auswanderern:

von Mannheim nach Cöln . . 1 ℛ 15 Sgr. = 2 fl. 38 Xr.
von Mainz nach Cöln . . . 1 ℛ 3 Sgr. = 1 fl. 56 Xr.

Kinder unter 10 Jahren die Hälfte. Ein Centner Gepäck frei.

Uebergewicht von Mannheim nach Cöln 4 Sgr. 10 ₰ pr. Centner.
„ „ Mainz „ „ 4 „ — „ „ „

B) Main-Dampfſchiffahrt.

Auf dem Main werden Auswanderer von Frankfurt nach Mainz für 42 Kreuzer pro Perſon, Kinder für die Hälfte, einſchließlich des ſämmtlichen Gepäckes, befördert.

C) Weſer-Dampfſchiffahrt.

Auswanderer in Geſellſchaften von 10 und mehr Perſonen zahlen für die Reiſe von Hannoverſch-Münden bis Bremen 2 ℛ pr. Ert. und von Preußiſch-Minden bis Bremen ⅓ ℛ pr. Ert. für die Perſon.

An Gepäck hat ein Jeder 100 Pfund frei; für Uebergewicht ſind 15 gGr. pr. Centner zu bezahlen.

D) Norddeutſcher Eiſenbahnverband.

a) Cöln-Mindener Eiſenbahn.

1. Jeder ſich durch obrigkeitliches Atteſt ausweiſende Auswanderer wird zu ermäßigtem Fahrpreiſe (zu zwei Drittel des gewöhnlichen Fahrpreiſes) in der dritten Wagenclaſſe befördert.
2. Kinder, die noch getragen werden müſſen und aus dieſem Grunde ihren Platz auf dem Schoße ihrer Angehörigen finden, fahren frei.
3. Größere Kinder im Alter unter 10 Jahren werden für die Hälfte des ermäßigten Fahrgeldes befördert.
4. Jeder erwachſenen Perſon ſind 100 Pfd. und jedem größeren Kinde unter 10 Jahren 50 Pfd. Freigewicht bewilligt. Das Mehrgewicht wird nach der Eilguttaxe mit einer Progreſſion von 10 zu 10 Pfd. berechnet.

Digitized by Google

Tarif.

	Von	Nach Harburg. Für Personen. Thlr.	Sgr.	Pf.	Für 100 Pfund Bagage. Thlr.	Sgr.	Pf.
1	Deutz . . .	3	8	2	1	25	6
2	Düsseldorf . .	2	29	10	1	21	3
3	Duisburg. . .	2	24	—	1	18	9
4	Dortmund . .	2	11	11	1	12	—
5	Hamm. . . .	2	4	10	1	8	6
6	Bielefeld . . .	1	20	3	1	1	3
7	Minden . . .	1	10	3	—	24	3

b) Königlich Hannoversche Eisenbahn.

Die Verwaltung der königl. Hannoverschen Eisenbahn befördert Auswanderer, welche sich durch obrigkeitliche Bescheinigungen als solche ausweisen und Behuf ihrer Einschiffung in den hannoverschen Häfen oder in Bremen und Hamburg die hannoverschen Eisenbahnen benutzen, in der dritten Wagenclasse für zwei Drittel der tarifmäßigen Fahrpreise. Ein jeder Auswanderer hat außerdem 100 Pfd. (Kinder bis zu 10 Jahren, welche die Hälfte des Fahrgeldes für Erwachsene bezahlen, 50 Pfd.) an Gepäck frei und bezahlt für das etwa überschießende Gewicht des Gepäckes nur die Taxe, welche für Eilgut festgesetzt ist.

c) Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn.

Das Directorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft bringt allen betheiligten Personen zur Kunde, daß von den Stationen der Thüringer Bahn und von Leipzig, Halle und Magdeburg eine directe Expedition der Auswanderer nach Hamburg Statt findet, wobei die nachstehend bemerkten Preise zur Erhebung kommen.

Tarif für Auswanderer nach Hamburg.

Bemerkungen.

1. Die Legitimation als Auswanderer wird geführt durch Auswanderungs-Paß, Attest oder Schiffsvertrag.
2. Bei Berechnung der Passagiergelder werden zwei Kinder für eine Person gerechnet; kleine Kinder, die noch auf dem Arm getragen werden müssen, sind frei.
3. Jede Person hat 100 Pfd. Zollgewicht Gepäck frei; für das überschießende Gewicht ist Ueberfracht zu zahlen.

Digitized by Google

Nach Hamburg von	Passagiergeld.			Gepäck-Ueberfracht für je 100 ℔.		
	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Eisenach	4	1	4	2	1	3
Gotha	3	24	4	1	28	—
Dietendorf	3	21	4	1	26	3
Erfurt	3	18	4	1	25	—
Weimar	3	13	4	1	22	6
Apolda	3	10	4	1	20	9
Naumburg	3	4	4	1	18	—
Weissenfels	3	1	8	1	16	6
Halle	2	24	4	1	11	6
Leipzig	3	1	8	1	16	—
Magdeburg	2	5	—	1	1	—

d) Berlin-Hamburger Eisenbahn.

I. Von Wittenberge nach Hamburg.

1. Erwachsene Personen zahlen nur zwei Drittel des gewöhnlichen Fahrpreises.
2. Kinder bis zu 14 Jahren werden 2 für 1 Erwachsenen gerechnet.
3. Pro Person wird 100 Pfd. Freigewicht gewährt und die Ueberfracht nach dem Eilgutsatze berechnet; das Gepäck aber als Passagiergepäck befördert.

II. Von Berlin nach Hamburg.

1. Erwachsene Personen bezahlen den vollen Fahrpreis.
2. Kinder unter 12 Jahren fahren frei.
3. Jede Person über 12 Jahre hat 100 Pfd. Freigewicht; Ueberfracht wird nach dem Normal-Frachtsatz berechnet, jedoch als Passagiergepäck befördert.

e) Altona-Kieler Eisenbahn.

Auswanderer in Gesellschaften von mindestens 4 Personen genießen auf den holsteinischen Eisenbahnen 25 pCt. Rabatt der Tarife.

Säuglinge und Kinder, die noch getragen werden, passiren frei. Kinder bis zu 12 Jahren zahlen die Hälfte der Tarife.

III.

Bekanntmachung der Güter-Inspection der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn.

Es kömmt nicht selten vor, daß Auswanderer, welche aus den südlichen Theilen Deutschlands mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn auf deren Bahnhof in Magdeburg ankommen, in Folge ihrer Unkenntniß mit den dortigen Local-Verhältnissen zu ihrer Weiterreise nach Hamburg den Weg über Braunschweig, Lehrte und Harburg einschlagen, obwohl dieser für sie viel ungünstiger ist, als der Weg über Wittenberge. Abgesehen davon, daß die Beförderung über Braunschweig, Harburg, unter Hinzurechnung der Kosten der Ueberfahrt über

Digitized by Google

die Elbe bei Harburg für Personen und Gepäck, theurer ist, als via Wittenberge, so erwachsen auch dem Auswanderer bei der letzteren Route viel weniger Umstände, da er hier — nebst seinem Gepäck — mittelst der Eisenbahn unmittelbar nach Hamburg selbst gelangt, auf jener Route dagegen nur bis Harburg, wo er genöthigt ist, den Transport seiner Sachen von der Bahn nach dem Dampfschiff, auf dem letzteren, und von da nach der Stadt selbst zu besorgen und zu bezahlen. — Der jetzige Fahrplan lautet wie folgt: Abfahrt in Magdeburg (vom Bahnhof am Neuen Fischer-Ufer) um 7¾ Uhr Morgens, Ankunft in Hamburg 3½ bis 3½ Uhr Nachmittags; Abfahrt ꝛc. 10¾ Uhr Morgens, Ankunft 8¼ bis 8½ Uhr Abends; Abfahrt 5½ Uhr Abends, Uebernachtung in Wittenberge, Ankunft in Hamburg am folgenden Morgen um 10½ Uhr. Zu Gunsten der in Wittenberge übernachtenden Auswanderer ist mit zwei dortigen Gastwirthen (Kuhblank und Binn) ein Abkommen getroffen, wonach dieselben nur sehr mäßige Preise für Abendbrod, Nachtlager und Caffee erheben. Von den untenstehenden Plätzen findet eine directe Expedition der Auswanderer und ihres Gepäcks (via Wittenberge) nach Hamburg statt. Die Auswanderer zahlen die dabei vermerkten Sätze (überall nur zwei Drittheile der gewöhnlichen Passagierpreise), zwei Kinder unter 10 Jahren bezahlen für eine Person. Kleinere Kinder, die noch auf dem Arme getragen werden, sind ganz frei. Jeder Erwachsene hat 100 Pfd. Freigewicht, das Mehrgewicht zahlt den Frachtsatz für Eilgut, wie unten bemerkt. An Führer von Auswanderer-Transporten von mindestens 50 Erwachsenen werden auf Erfordern in Magdeburg Freifuhrscheine für Hin- und Rücktour auf unserer Bahn ertheilt werden. Der Tarif für eine Person nach Hamburg ist folgendermaßen festgestellt: von Magdeburg ab 2 ℛ 5 Sgr. und 28⅝ Sgr. für die 100 Pfd. Mehrgewicht, von Halle 2 ℛ 24 Sgr. und 1 ℛ 9 Sgr., Leipzig 3 ℛ 2 Sgr. und 1 ℛ 13½ Sgr., Weißenfels 3 ℛ 2 Sgr. und 1 ℛ 14 Sgr., Naumburg 3 ℛ 4 Sgr. und 1 ℛ 15½ Sgr., Sulza 3 ℛ 8 Sgr. und 1 ℛ 17½ Sgr., Apolda 3 ℛ 10 Sgr. und 1 ℛ 18½ Sgr., Weimar 3 ℛ 14 Sgr. und 1 ℛ 20 Sgr., Erfurt 3 ℛ 18 Sgr. und 1 ℛ 22½ Sgr., Dietendorf 3 ℛ 21 Sgr. und 1 ℛ 23¾ Sgr., Gotha 3 ℛ 24 Sgr. und 1 ℛ 25½ Sgr., Eisenach 4 ℛ 1 Sgr. und 1 ℛ 28¾ Sgr., Gerstungen 4 ℛ 6 Sgr. und 2 ℛ 1½ Sgr. Für jede 100 Pfd. Zollgewicht Gepäck werden außerdem 2½ Sgr. lauenburgischer Durchgangszoll erhoben.

IV.

Namen und Wohnungen

der Hamburger direkten und indirekten Schiffsexpedienten nebst Angaben, nach welchen überseeischen Plätzen dieselben hauptsächlich expediren.

a. **Für direkte Beförderung:**

A. Nach New-York:

1) **Knorr & Holtermann, erste Neumannstraße Nr. 24, Expedienten aller zu Herrn Robert M. Sloman's Packetfahrt gehörenden Schiffe.**

Digitized by Google

2) August Bolten, Wm. Miller's Nachfolger, Admiralitätstraße Nr. 37, Expedient aller der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft gehörenden Schiffe.

3) C. Rübcke & Woellmer, Deichstraße Nr. 42, Expedienten der der Hamburg-New-York Packetfahrt gehörenden Schiffe.

4) J. J. Mansfeldt, Steinhöft Nr. 7 (jedoch nicht regelmäßig).

B. Nach **New-Orleans, Galveston** und **Indianola**:

Knorr & Holtermann, erste Neumannstraße Nr. 24.

C. Nach **Galveston** und **Indianola**:

M. Valentin, Direktor der Nord- und Südamerikanischen Packetfahrt, neustädter Neuerweg Nr. 42. (nicht regelmäßig.)

D. Nach **Quebec**:

1) Knorr & Holtermann, erste Neumannstraße Nr. 24.

2) Rübcke & Woellmer, Deichstraße Nr. 42 } (nicht regelmäßig.)

3) J. J. Mansfeldt, Steinhöft Nr. 7 }

E. Nach **Venezuela**, namentlich nach den Häfen Laguayra und Porto Cabello:

Adolph Tiedge, Catharinenstraße Nr. 37. (nicht regelmäßig.)

F. Nach **Brasilien**:

a) Nach **Rio de Janeiro**:

1) August Bolten, Wm. Miller's Nachfolger, Admiralitätstraße Nr. 37, Expedient der zur Hamburg-Brasilianischen Packetschiffahrt-Gesellschaft unter Direktion des Herrn J. F. Groß gehörenden Schiffe.

2) Knöhr & Burchardt, J. D. Schirmer's Nachfolger, Steinhöft Nr. 8, Expedienten der regelmäßigen Packetschifffahrt zwischen Hamburg und Rio de Janeiro, unter Direktion der Herren Hansing & Co.

3) M. Valentin, neust. Neuerweg Nr. 52; (nicht regelmäßig.)

b) Nach **Donna Francisca**, in der Provinz St. Catharina:

Das Bureau des Colonisationsvereins von 1849 in Hamburg, Catharinenstraße Nr. 14.

c) Nach **Rio Grande do Sul**:

1) Knorr & Holtermann, 1ste Neumannstraße Nr. 24 } (nicht regelmäßig.)

2) M. Valentin, neustädter Neuerweg Nr. 52. }

d) Nach **Pernambuco**:

Knöhr & Burchard, J. D. Schirmer's Nachfolger, Steinhöft Nr. 8.

G. Nach **Buenos-Ayres**:

P. E. Hartenfels Söhne, St. Pauli, bei der Erholung Nr. 7 und der Schiffsmakler E. F. Pinckernelle, Steinhöft Nr. 13.

H. Nach **Chile**, namentlich Valdivia und Valparaiso:

1) Dieseldorff & Co., Herrengraben Nr. 6, Expedienten aller zur regelmäßigen Packet- und Passagierfahrt der Herren Joh. Cesar Godeffroy & Sohn gehörenden Schiffe.

2) August Bolten, Wm. Miller's Nachfolger, Admiralitätstraße Nr. 37, Expedienten der zur regelmäßigen Packet- und Passagierfahrt der Herren D. F. Weber & Co. gehörenden Schiffe.

3) Ziel, Balzer & Co., Holzbrücke Nr. 5.

Digitized by Google

I. Nach San Francisco in Californien:

1) Dieseldorff & Co., Herrengraben Nr. 6.

2) Ziel, Balzer & Co., Holzbrücke Nr. 5.

K. Nach Australien, namentlich Port-Adelaide, Melbourne und Sidney:

1) Dieseldorff & Co., Herrengraben Nr. 6.

2) August Bolten, Wm. Miller's Nachfolger, Admiralitätstraße Nr. 37, Expedienten der zur regelmäßigen Packet-Passagierfahrt der Herren Roß, Vidal & Co. gehörenden Schiffe.

3) Knorr & Holtermann, 1ste Neumannstraße Nr. 24.

b) **Für indirekte Beförderung:**

d. h. pr. Dampfschiff nach Hull, dann pr. Eisenbahn nach Liverpool, ohne Beköstigung, von da pr. Segelschiff mit Beköstigung nach dem überseeischen Hafen.

1) Auswanderer-Beförderung nach den vereinigten Staaten in Nordamerika und Australien: Valentin Lorenz Meyer, Steinhöft Nr. 2.

2) Hansa, Beförderung nach allen Plätzen in Nord-Amerika und Australien: Mertens & Co., Venusberg Nr. 1, Ecke vom Hohlenweg und Schaarmarkt.

3) Union, Beförderung wie vorstehend. General-Agenten: H. & R. Cremer, Agent: J. M. Wöbbe, 2te Vorsetzen Nr. 39.

4) Victoria, Beförderung wie vorstehend: Hermann Hirschmann & Co., Steinhöft Nr. 18.

5) Albion, Beförderung wie vorstehend: Isenthal, Cohn & Co., Stubbenhuk Nr. 38.

6) Columbia, Beförderung wie vorstehend: Morris & Co., Herrengraben Nr. 82.

7) Australia, Beförderung wie vorstehend: Williams & Co., Herrengraben Nr. 74.

V.

Taxen

für die

Beförderung des Gepäcks der Auswanderer.

Pro 100 Pfund Gepäck werden die festen Preise von vier resp. fünf Schilling (oder 3 bis 3½ Sgr. Preuß. Court.) berechnet. Die Beförderung des Gepäcks zu diesem Preise versteht sich vom Ankunftspunkte entweder nach dem Gasthause oder in den Hafen direkt an Bord des Seeschiffes. Bei sehr großen Quantitäten und in andern betreffenden Fällen werden die Vereins-Bureau's zur Erlangung von Ermäßigungen sehr gern behülflich sein. Die Auswanderer werden ganz besonders darauf angewiesen, dem Auf- und Abladen des Gepäcks, namentlich auf dem Schiffe selbst, stets persönlich beizuwohnen.

Digitized by Google

VI.

Durchschnittspreise,

zu welchen einige Hauptbedürfnisse der Auswanderer in Hamburg verkauft werden.

Blechgeschirr

	Für 1 Person	für 2, 3 u. 4 Personen
1 Trinkbecher	Ct. ℔ — 2 ß	
1 Wasserflasche	„ — 5 „	.....10 — 12 ß
1 Butterdose	„ — 3 „	..... 4 — 5 „
1 Eßschüssel	„ — 4 „	..... 8. 11. 14 „
1 Waschschüssel	„ — 6 „	
1 Nachtgeschirr	„ — 12 „	
1 Paar Messer und Gabel	„ — 4 „	
1 Löffel	„ — 1 „	

Ct. ℔ 2. 5 ß gleich ca. 27½ Sgr.

Matratzen und Kissen

einschläfige	circa Ct. ℔	2.	4 ß	gleich	— ₰	27	Sgr.
zweischläfige	„ „	3.	12 „	„	1 „	15	„
dreischläfige	„ „	5.	— „	„	2 „	—	„

Stepp-Decken

für 1 Person	circa Ct. ℔	3.	8 ß	gleich	1 ₰	12	Sgr.
„ 2 Personen	„ „	5.	— „	„	2 „	—	„
„ 3 Personen	„ „	6.	— „	„	2 „	12	„

Wollene Decken

für 1 und mehrere Personen ..... von 2 ℔ 8 ß bis 3 ℔ 4 ß ꝛc. ꝛc.

VII.

Rathschläge für Auswanderer

nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Einer der wichtigsten Augenblicke für den Auswanderer ist der seiner Ankunft in dem überseeischen Hafen. Vieles hängt da von seinem Benehmen ab, und oft ist dieses über seine ganze Zukunft entscheidend. Uebervortheilungen und Betrug harren des neu Ankommenden, der vermöge seiner Unkenntniß der Sprache und Sitten des Landes, sowie aller ihn umgebenden Verhältnisse, nur um so leichter in die mit vollendeter Schlauheit und Arglist ausgestellten Netze fällt. Es wird eine heilige Pflicht, die Auswanderer immer wieder auf das in amerikanischen Häfen, namentlich aber in New-York und New-Orleans, getriebene Unwesen aufmerksam zu machen und ihnen die Mittel anzugeben, wie sie sich vor Nachtheilen schützen können. Achtungswerthe amerikanische Blätter, sowie die in den verschiedenen Hauptplätzen der Union bestehenden „Deutschen Gesellschaften," veröffentlichen von Zeit zu Zeit wohlzubeherzigende Rathschläge, von welchen der unterzeichnete Vorstand, mit besonderer Berücksichtigung der

Digitized by Google

Häfen von Quebec, New-York und New-Orleans, Veranlassung nimmt, die nachfolgenden Auszüge zu veröffentlichen, indem er hofft, daß die darin enthaltenen Mittheilungen, in Folge der Sachkenntniß, mit der sie an Ort und Stelle verfaßt sind und der ihnen deshalb inne wohnenden Zuverlässigkeit, gewiß zum Heile mancher deutschen Familie, noch ehe sie zur Ausführung nicht gehörig überdachter Pläne schreitet, ein entscheidendes Wort mitreden werden.

Es ist dafür Sorge getragen, daß alle Auswanderungslustige, bei denen der Entschluß, das Vaterland zu verlassen, feststeht, in den Bureaus des „Hamburger Vereins zum Schutze von Auswanderern," Rath, Auskunft und Belehrung unentgeltlich, auf portofreie Anfragen auch schriftlich erhalten können.

Freie Beförderung von Auswanderern, sowie Geldunterstützung findet nicht Statt.

Hamburg, im September 1852.

Der Vorstand des Hamburger Vereins zum Schutze von Auswanderern.

I. New-York.

(Auszug aus einer in No. 41 des Vereins-Organs „Hansa" vollständig mitgetheilten und dringend empfohlenen Ansprache des in New-York erscheinenden „Amerikanischen Botschafters" an deutsche Einwanderer).

1. Verlasset Deutschland nicht und schifft Euch nicht nach Amerika ein, wenn Ihr blos so viel Geld habt, um bis New-York zu kommen. Denkt nicht, Ihr würdet dort das zur Weiterreise Nöthige von Landsleuten oder mildthätigen Menschenfreunden borgen, oder durch Arbeit verdienen können. Tausende haben dies gehofft, und haben sich nachher schmerzlich getäuscht gefunden. In New-York landen jetzt jährlich 100.000 deutsche Einwanderer: wie läßt sich vernünftiger Weise erwarten, daß die Deutschen in New-York ihren arm herüberkommenden Landsleuten das Geld zur Weiterreise vorschießen können? — Ueberdem ist in New-York, wie in allen großen Städten, Jedermann voll Hast und Unruhe, so daß Ihr nicht einmal darauf rechnen dürft, man werde Euch so viel Zeit schenken, um Euch ruhig anzuhören, und dann mit Muße Rath und Hülfe zu leisten. Nur wenn Ihr nahe Verwandte und zuverlässige Freunde in New-York habt, mögt Ihr Euch an sie wenden. Und was die Arbeit betrifft, so sind Arbeitskräfte im Innern des Landes allerdings sehr gesucht, allein in den Hafenstädten wimmelt's von Solchen, die Arbeit suchen und keine finden: warum sollt Ihr die Zahl noch vermehren? — Gleich weiter nach Westen! das sei Eure Losung; und um sie ausführen zu können, bleibt lieber ein Jahr länger in Deutschland, um zuvor das nöthige Geld zu erwerben.

2. Noch ehe Euer Schiff in New-York landet, werden zahlreiche Mäkler herangefahren kommen, oder werden, gleich nachdem Ihr gelandet seid, Euch umringen und versprechen, Euch in's beste Gasthaus zu führen und die wohlfeilste und angenehmste Weiterreise zu verschaffen. Sie werden auf die Inschrift zeigen, die sie zum Theil an sich tragen: „Licensed emigrant runner," (das heißt: ein mit Erlaubnißschein versehener Mäkler für Einwanderer), und werden in allerlei Weise Euch glauben zu machen suchen, sie seien von der Obrigkeit dazu angestellt, Euch zu rathen und zu helfen. Glaubt's nicht! Die Obrigkeit hat sie nichts der Art geheißen, sondern ihnen bloß erlaubt, ihr in den meisten Fällen mit Schlechtigkeiten durchwebtes Gewerbe zu treiben. Was sie auch Euch vorschwatzen mögen, hört nicht auf sie! Thut, als ob Ihr taub wäret und stumm dazu! Oder, wenn Ihr ja etwas sprechen müßt, so sagt ruhig: „Ich werde schon wissen, was ich zu thun habe," oder etwas Aehnliches.

Digitized by Google

3. Wenn nach der langen Seefahrt der langersehnte Augenblick der Landung kommt, und das mächtige New-York mit seinen tausenden von Schiffen und hunderttausenden von Einwohnern vor den erstaunten Blicken des Einwanderers daliegt, so macht ihn das leicht verwirrt — er verliert seine Fassung, seine Entschluß- und Thatkraft. Diese Gemüthsstimmung ist's eben, die es den Mäklern so leicht macht, die Einwanderer zu beschwatzen und zu übertölpeln. Und auch in sonstige Mißgriffe und Fehler geräth Einer in dieser Stimmung leicht hinein. Eilt daher nicht zu sehr! Nehmt Euch Zeit! Ihr habt das Recht, zweimal 24 Stunden nach Eurer Ankunft mit dem Gepäck auf dem Schiffe zu bleiben. Benutzet dies Recht!

4. Was nun die Weiterreise betrifft, so thun diejenigen Auswanderer, welche nach den mittleren und westlichen Staaten der Union reisen, in der Regel am besten, sich der Hudson-River-Eisenbahn zu bedienen.

Die Passagepreise, welche vom 1. April bis 15. November gelten, sind folgendermaßen festgestellt:

A. Von New-York pr. Eisenbahn nach:

Albany (Entfernung 143 Meilen)	½	Dollar.
über Albany nach Buffalo, 504 Meilen	4	„
„ Buffalo nach Dunkirk, 460 Meilen	4	„
„ Dunkirk nach Erie, 574 Meilen	4½	„
„ Erie nach Cleveland, 604 Meilen	4¾	„
„ Cleveland nach Columbus, 845 Meilen	6½	„
„ Columbus nach Cincinnati, 1014 Meilen	9	„
„ Cincinnati nach St. Louis, 1836 Meilen	12	„

B. Von New-York pr. Eisenbahn nach Buffalo, und

Von Buffalo pr. Dampfschiff nach	Sandusky,	700 Meilen	5 Doll.
„ Buffalo „ „ „	Monroe,	814 „	5 „
„ Buffalo „ „ „	Detroit,	801 „	5 „

C. Von New-York pr. Eisenbahn

über Buffalo, Cleveland nach Toledo, 840 Meilen	5	Dollar.
„ Toledo nach Chicago 997 Meilen	7	„
„ Chicago pr. Dampfschiff nach Racine, 1400 Meilen	7	„
„ Chicago „ „ „ Milwaukie, 1445 M.	7	„
„ Chicago „ „ „ Sheboygan, 1468 M.	7	„
„ Chicago pr. Eisenbahn nach Galena, von da pr. Dampfschiff nach Davenport, ca. 1800 Meilen	13	„

D. Von New-York pr. Eisenbahn nach:

Philadelphia, 120 Meilen	1¼	Dollar.
über Philadelphia nach Baltimore, 200 Meilen,	3½	„
„ Philadelphia nach Pittsburg, 768 Meilen,	5½	„

(Die Entfernung ist in englischen Meilen von New-York ab angegeben; 3 engl. Meilen sind ca. 1 Stunde Weges.)

Jeder Passagier hat 50 ℔ Gepäck frei; für 100 ℔ Uebergewicht wird ¼ Cts. pr. Meile berechnet. (100 Cts. = 1 Dollar.) Kinder zwischen 3 und 12 Jahren zahlen den halben Preis. Kinder unter 3 Jahren sind frei. — Für das Umladen des Gepäcks auf den Zwischenstationen wird Nichts berechnet, und für die Bagage erhält der Passagier einen Sicherheitsschein.

5. Die Eisenbahn-Passage-Billets für die Inlandreise kauft Ihr zu vorstehenden festen Preisen am besten in New-York bei den General-Agenten Rischmüller & Löscher, deren Hauptbureau sich im Bahnhofsgebäude, nahe am Fuße der Canalstraße befindet, von wo auch jeden Abend die Eisenbahnzüge abgehen. Ein Zweig-Bureau ist No. 70, Greenwich-Street.

Digitized by Google

Laßt Euch von Niemand verleiten, irgendwo anders ein Billet zu kaufen, als in den Bureau's von Rischmüller & Löscher. Beachtet Ihr dies nicht, so habt Ihr es Euch selbst zuzuschreiben, wenn Ihr betrogen werdet.

6. Zur Ersparniß in den Reisekosten trägt's viel bei, wenn Ihr Euch in New-York hinlänglich mit Lebensmitteln versieht. In der Nähe des Hafens giebt es deutsche Bäcker- und sonstige Kaufläden genug, wo Ihr die nöthigen Einkäufe für wenig Geld machen könnt, während unterwegs oft übermäßig viel gefordert wird. Geht daher unbesorgt in jene Läden hin; Betrug habt Ihr an dieser Stelle nicht zu fürchten. Hütet Euch überhaupt davor, nicht Jedermann zu mißtrauen, und nicht alle Bewohner Amerika's für Betrüger zu halten, wie so viele Einwanderer in ihrem Verdruß über die Betrügereien der Mäkler thun.

7. Wünscht Ihr, in New-York über Eure Weiterreise in's Innere oder sonstige Angelegenheiten irgend eine Auskunft zu erhalten, so geht zur deutschen Gesellschaft in der Greenwich Street No. 104. Mit großen goldenen Buchstaben steht da über der Thür geschrieben: Deutsche Gesellschaft der Stadt New-York. Da wird man Euch unentgeltlich Auskunft und Rath ertheilen. Merkt wohl: dies ist das einzige Bureau oder Local der „deutschen Gesellschaft der Stadt New-York."

8. Regelmäßiger Gottesdienst für deutsche Einwanderer wird in der Greenwich-Straße No. 104 jeden Sonntag drei Mal gehalten.

II. New-Orleans.

(Die nachstehenden Verhaltungsregeln für Auswanderer nach New-Orleans sind unterm 1. Juni 1853 von der „Direktion der deutschen Gesellschaft von New-Orleans" an alle in Deutschland bestehenden philanthropischen Vereine zur Veröffentlichung übersandt worden.)

Die nach New-Orleans gehenden Einwanderer müssen ihre Abreise von Europa so einrichten, daß sie weder nach Ende Juli, noch vor Anfang November hier eintreffen, weil sie in der Zwischenzeit den Gefahren des gelben Fiebers ausgesetzt sind.*)

Sie sollten nie ohne einige Geldmittel kommen, um wenigstens die Unkosten ihres ersten Aufenthalts hier oder im Innern und bis sie anfangen können zu arbeiten und zu verdienen, bestreiten zu können. Auf pecuniäre Unterstützung seitens unserer Gesellschaft dürfen sie keine Rechnung machen, und bei der immer wachsenden Zahl von Einwanderern wird es neuen Ankömmlingen mit jedem Jahre schwieriger, in den Städten Arbeit zu finden.

Wir warnen daher gegen alles unüberlegte Auswandern. Es sind uns viele Fälle vorgekommen, wo Einwanderer, dem bittersten Elende preisgegeben, den leichtsinnig unternommenen Schritt schwer bereut und sich, wiewohl oft vergeblich, bemüht haben, die Mittel zur Rückreise in's Vaterland zu erbetteln.

Wir rathen, Einschiffung über England zu vermeiden, da sich auf Fahrzeugen, die von englischen Häfen auslaufen, sehr häufig Schiffsfieber (Typhus) gezeigt und außerdem nicht selten Klage über schlechte Behandlung und Verproviantirung stattgefunden hat. An Billigkeit des Ueberfahrtspreises hat es England gemeiniglich den Continental-Häfen zuvor gethan. Die so erlangte Ersparung ist aber oft durch Reisekosten nach und langen Aufenthalt in England verloren gegangen. Bei der Einschiffung über England sollte man also, um sicher zu gehen, den Spediteur zur Bezahlung aller Reisespesen und Aufenthaltskosten verpflichten.

---

*) Die Abreise von dem deutschen Hafen (Hamburg) darf also nur im Frühjahr und Herbst, niemals aber in den Sommer-Monaten, Statt finden, weil die Ankunft in New-Orleans vor Ende Juli bis Anfang November der climatischen Verhältnisse wegen sorgsam vermieden werden muß. —

Digitized by Google

Die Contrakte für die Ueberfahrt sollten immer eine Clausel enthalten, kraft welcher die Passagiere nach Ankunft im Hafen zu einem zwei- bis dreitägigen Aufenthalte an Bord berechtigt sind. Man sehe darauf, daß diese Bedingung von dem Capitain des Schiffes gutgeheißen worden ist.

Bei Bezahlung des Ueberfahrts-Geldes am Einschiffungsorte oder an den im Innern Deutschlands etablirten Agentschaften werden die Einwanderer wohlthun, sich zu überzeugen, und in ihren Empfangscheinen für Passage anführen zu lassen, daß das sogenannte Commutations- oder Hospital-Geld in der Passage einbegriffen und nicht durch sie zu zahlen, sondern daß der Capitain und Schiffseigner, oder dessen hiesiger Agent dafür verantwortlich ist. Zu bemerken ist noch, daß Kinder unter 14 Jahren und Bürger der Vereinigten Staaten kein Hospital-Geld zu bezahlen haben. Solche mit Mäklern, Capitainen oder Agenten abgeschlossenen schriftlichen Akkorde sollten niemals und unter keinem Vorwande aus den Händen gegeben werden, weil solche den Auswanderern im Fall von Contrakt-Bruch hier als Beweisstücke dienen müssen.

Einwanderer sollten niemals schon in Europa Verträge für Inland-Passage abschließen. Erfahrung hat gelehrt, daß sie an Ort und Stelle nicht allein billiger wegkommen, sondern sehr oft in Europa beim Ankauf sogenannter Fahrbillets für Dampfschiff und Eisenbahn durch werthlose und verfälschte Papiere betrogen worden sind.

Sie sollten sich nicht mit unnützen Mobilien und Ackergeräthschaften beschweren, deren Transportkosten mehr als den hiesigen Einkaufspreis betragen und welche ohnehin hier in besserer und passenderer Form zu haben sind.

Eben so wenig sind Importationen von Waaren anzurathen.

Ihr Geld sollten sie nicht in Wechseln auf andere Städte anlegen, sondern entweder Wechsel bei Sicht zahlbar auf den hiesigen Platz, oder klingende Münze mitbringen.

Am Schiffsbord, während der Reise, müssen die Einwanderer sich streng an die Verordnungen und Befehle des Capitains halten, der Mannschaft bei deren Arbeiten nicht hinderlich sein, ihnen nicht im Wege stehen und insbesondere nicht versuchen, sich selbst Gerechtigkeit zu verschaffen, wenn sie glauben, daß ihnen von Seiten der Mannschaft Unrecht geschah, sondern ruhig den passenden Augenblick abwarten, um ihre Klagen bei dem Capitain anzubringen.

Unterwegs müssen sie sich der größten Reinlichkeit befleißigen, weil dadurch der Gesundheitszustand befördert, durch das Gegentheil aber gefährdet wird.

Sie werden wohlthun, schon unterwegs am Schiffsbord, je nach dem weitern Bestimmungsorte, wenn sie nach dem Innern gehen wollen, Listen mit Anzahl und Namen der nach einem jeden Orte bestimmten Personen zur sofortigen Abgabe an den Agenten der deutschen Gesellschaft in Bereitschaft zu halten.

Bei Ankunft müssen sie sich nicht dem ersten besten Dolmetscher in die Arme werfen.

Der Agent der deutschen Gesellschaft in New-Orleans besucht sobald als möglich nach Ankunft alle mit deutschen Einwanderern hier eintreffenden Schiffe und bietet seine Dienste an, wofür er, da er von der Gesellschaft besoldet wird, keine Zahlung verlangen darf. Er kann sich durch ein, mit dem Siegel der Gesellschaft versehenes und von dem Präsidenten und Secretär derselben unterzeichnetes Diplom als Agent legitimiren. Wir fordern die Einwanderer auf, auf Vorzeigung dieser Legitimation zu bestehen, denn gleichzeitig mit ihm, oder vielleicht schon früher als er, finden sich gemeiniglich eine Menge Dolmetscher Mäkler, Unterhändler und Karrenführer an Bord des Schiffes ein, und bieten ebenfalls ihre Dienste an; sie geben sich häufig und betrüglich für Agenten oder Mitglieder der deutschen Gellschaft aus, oder suchen wohl gar den wirklichen Agenten oder die Gesellschaft selbst zu verdächtigen. Wir warnen alle Einwanderer vor diesen Leuten, die einzig und allein ihren eigenen Vortheil, nicht aber das Wohl des Einwanderers im Auge haben.

Im Fall der Agent bei Ankunft eines Schiffes durch anderweitige Beschäftigung abgehalten wäre, die Einwanderer an Bord zu sprechen, so sollen

Digitized by Google

sich dieselben, sobald sie an's Land kommen, sogleich nach der Agentur der deutschen Gesellschaft, No. 42 Toulouse-Straße, begeben, um sich daselbst Rath für ihr ferneres Verhalten, sei es, daß sie in der Stadt bleiben oder nach dem Innern weiterreisen wollen, einzuholen.

Alle thun wohl, an Bord zu bleiben, bis an sie die Reihe zur Untersuchung des Gepäcks durch den Zollbeamten kommt. Man verheimliche dabei nichts; Schmuggeln zieht nicht allein den Verlust der Waare, sondern oft auch Geld- und andere Strafen nach sich. — Gemeiniglich können sie jedoch gleich, d. h. sobald ihr Gepäck durch den Zollbeamten untersucht worden ist, vom Schiff auf's Dampfboot gehen, und haben durchaus auf keine Verzehrung und an keinen Aufenthalt im Wirthshause zu denken.

Allen, die weiter reisen wollen, wird gerathen, nicht ihr Geld und ihre Zeit durch unnützen Aufenthalt in der Stadt zu vergeuden. Demungeachtet aber sollten sie auch nicht in unkluger Eile ihre Weiterreise beschleunigen wollen und dabei etwaige Geschäfte unbeendet lassen oder sich für deren Besorgung auf Andere verlassen.

Die Deck-Passage von hier nach St. Louis ist von 2 bis 2½ Dollars, nach Cincinnati 2½ bis 3 Dollar die Person, selten mehr als 5 Dollar, und meistens mit hundert Pfund Gepäck frei. Die Passagiere müssen sich während der Fahrt, die je nach dem Wasserstande 7 bis 14 Tage dauert, selbst beköstigen, wobei wir sie gegen den zu häufigen Genuß von Früchten warnen. Sind eine hinreichende Menge von Passagieren da, so kommt gewöhnlich das Dampfboot langseit des Schiffes, wodurch der Fuhrlohn erspart wird. Müssen aber Karren zur Fortschaffung des Gepäcks angewendet werden, so bemerke sich ein Jeder sorgfältig die Nummer derselben und akkordire vorher den Lohn, der je nach der Entfernung 25 Cents bis 1 Doll. ist.

Man zahle die Inland-Passage nicht eher, als bis sie durch den Capitain eingefordert wird, welches gemeiniglich unterwegs geschieht, und versäume nicht, die vom Agenten der deutschen Gesellschaft empfangene Karte dabei abzugeben. Unterwegs lasse man sich nicht durch die Einflüsterungen vorwitziger Rathgeber von der einmal eingeschlagenen Reiseroute abwendig machen.

Einwanderer müssen sich niemals auf Ankäufe von Ländereien oder ähnliche Contrakte einlassen, so lange sie nicht Gelegenheit haben, sich persönlich von der Güte, Lage und Päßlichkeit des zu kaufenden Gegenstandes zu überzeugen.

Wollen sie Verwandte oder Bekannte aufsuchen, so müssen sie sich vor ihrer Abreise genau mit deren Wohnort und der zu nehmenden Reise-Route bekannt machen, weil sie sonst in diesem großen Lande, wo oft der nächste Nachbar zehn bis zwanzig Meilen entfernt wohnt, auf viele Schwierigkeiten in der Erreichung ihres Zweckes stoßen dürften.

Diejenigen, welche in der Stadt bleiben wollen, insbesondere wenn ihre Geldmittel schwach sind, müssen nicht darauf bestehen, nur in dem erlernten Fache oder Handwerk arbeiten zu wollen. Sie werden wohlthun, das erste vorkommende Anerbieten anzunehmen, bis sie sich Sprach- und Lokal-Kenntnisse erworben haben und dann leichter für sich selbst sorgen können.

Einwanderer müssen nie ihre Päße, Heimaths-, Heiraths-, oder Tauf-Scheine, noch ihre Ueberfahrts-Verträge verwahrlosen. Der Verlust solcher Dokumente hat häufig große Unannehmlichkeiten verursacht.

Die deutsche Gesellschaft unterhält No. 42 Toulouse-Straße ein Nachweisungs-Bureau, wo Arbeitsuchenden unentgeltlich offene Stellen und Beschäftigung, wenn solche zu haben sind, nachgewiesen werden.

Dabei ist zu bemerken, daß bei der zunehmenden Einwanderung es mit jedem Jahre schwieriger wird, Arbeit in den Städten zu finden, besonders für diejenigen, welche harter Arbeit nicht gewachsen sind.

Digitized by Google

VII.

Verhaltungsregeln

für deutsche Einwanderer vom königl. Emigrations-Departement zu Quebeck.

Alle Auswanderer, die im Hafen von Quebeck ankommen, haben in der Regel das Recht, noch 48 Stunden auf dem Schiffe zu bleiben, und dürfen ihnen während der Zeit keine von den ihnen gesetzlich zukommenden Lebensmitteln oder sonstigen Bequemlichkeiten entzogen werden. Der Capitain des Schiffes ist verpflichtet, die Passagiere nebst ihrem sämmtlichen Gepäck kostenfrei ans Land zu schaffen, und dieses muß an den gewöhnlichen öffentlichen Landungsplätzen des Hafens, zur gelegenen Stunde, nicht vor 6 Uhr Morgens und nicht nach 4 Uhr Nachmittags geschehen.

Da es für den Fremdling von besonderer Wichtigkeit ist, zuverlässigen Bericht über solche Gegenstände zu erhalten, welche sich hauptsächlich auf seine ersten Unternehmungen bei Landung in Amerika beziehen, und um das in verschiedenen Häfen für denselben so nachtheilig hausende Runnersystem von hier ferne zu halten, hat sich die canadische Regierung veranlaßt gefunden, den Herrn W. Sinn als Deutschen Agenten in Verbindung mit dem Königl. Emigrations-Departement zu ernennen, um seine ganze Thätigkeit dem Wohle seiner einwandernden Landsleute zu widmen und denselben unentgeltlich jegliche Auskunft über die billigsten und besten Gelegenheiten zur Weiterreise nach dem Inlande, über die Ländereien, Aussichten auf Beschäftigung daselbst u. s. w. zu ertheilen, und im Falle gegründeter Klagen über Mißhandlungen u. s. w. während der Seefahrt die nöthigen Maßregeln zu treffen, damit die Schuldigen zur Verantwortung gezogen werden.

Der folgende Tarif giebt den hiesigen Werth der ausländischen Gold- und Silbermünzen:

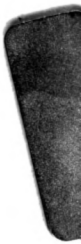
	$	Cts.
Doppel-Louisd'or	7	80
Einfache „	3	90
20-Frankenstücke	3	85
10-Guldenstücke	4	—
Englische Pfund Sterling	4	86⅔
Französische Kronthaler	1	10
Bairische „	1	2½
Fünffrankenstücke	0	93½
Preußische Thaler	0	65
Ein Dollar (Mexiko)	1	—
Ein englischer Schilling	0	25

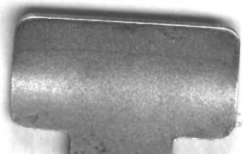
Kleinere Münzen der verschiedenen Deutschen Staaten sind entweder hier gar nicht gangbar oder doch nur zum halben Werthe. — Je weiter diese Münzen mit ins Innere genommen werden, je weniger wird für dieselben gegeben, und sollten so wenig wie möglich mit von Deutschland gebracht werden.

In allen Fällen, wo dem hier ankommenden Auswanderer sich Zweifel aufdringen, sollte er nicht versäumen, in den Gouvernements-Agenturen für Emigration um Rath zu fragen.

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google





Google